# SNAP ego

MANUALE DI MANUTENZIONE

Tutte le informazioni presenti in questo manuale sono basate sulle caratteristiche del prodotto disponibili al momento della stampa.
CISCOMOTORS si riserva il diritto di eseguire cambiamenti senza preavviso in qualsiasi momento senza incorrere in alcun obbligo.
Nessuna parte di questo manuale può essere riprodotta senza permesso scritto.
Ciscomotors 2007

1. ISTRUZIONI PER L'USO Pag.3

- 1.1 Funzionamento di base Pag.4

2. DATI TECNICI Pag.6

- 2.1 Installazione motore Pag.6
- 2.2 Caratteristiche tecniche Pag.7

3. MANUTENZIONE Pag.8

- 3.1 Informazione assistenza generale Pag.8
- 3.2 Pulizia di routine Pag.8
- 3.3 Tempi di manutenzione Pag.9

4. RIMESSAGGIO Pag.10

5. PARTI DI RICAMBIO E ATTREZZATURE Pag.11

- 5.1 Ricambi Pag.11

- 5.2 Attrezzature Pag.12

6. SMONTAGGIO /MONTAGGIO Pag.13

- 6.1 Carburatore Pag.13
- 6.2 Gruppo termico Pag.14
- 6.3 Avviatore Pag.20
- 6.4 Silenziatore Pag.21
- 6.5 Filtro Pag.22
- 6.6 Mozzo elica Pag.23
- 6.7 Bobina Pag.24
- 6.8 Riduttore Pag.26

7. REGOLAZIONE CARBURAZIONE Pag.27

8. DIAGNOSTICA Pag.28

9. VALORI DI COPPIA MOTORE Pag.29

1. ISTRUZIONI PER L'USO

CARBURANTE

- Lo Snap ego è un motore a due tempi che necessità di una miscela benzina olio .
- Utilizzare benzina per automobili con un numero di ottani alla pompa di 92 o superiore.Se il motore batte in testa provare marche di benzina diverse o con un numero di ottani più alto.
- Mescolare la benzina e l'olio in rapporto di 40:1. Preparare la miscela in un contenitore pulito fig.1 e mescolare fino a miscelazione completa prima di riempire il serbatoio del carburante.
- UTILIZZARE OLIO SINTETICO PER MOTORI A 2 TEMPI DI OTTIMA QUALITA'.

ATTENZIONE:

- Una quantità eccessiva di olio causa fumo e sporca la candela. Olio scarso causa danni al motore o usura precocemente i componenti.Preparare la miscela con un rapporto di 40 parti di benzina per una parte di olio (40:1)
- Gli oli vegetali si separano dalla benzina con maggiore facilità degli oli minerali, specialmente in climi freddi. Si consiglia di utilizzare oli sintetici .

ATTENZIONE:

- Non mescolare mai oli vegetali con quelli minerali.

AVVERTENZA

- La benzina è estremamente infiammabile ed esplosiva. Eseguire queste operazioni in un luogo ben ventilato e a motore spento. Non fumare, non provocare scintille o fiamme nell'area in cui la benzina viene conservata e dove avviene il rifornimento .

| Benzina 92/98 ottani | Olio sintetico |
|---|---|
| Litri | cl |
| 0,5 | 0,125 |
| 1 | 0,25 |
| 2 | 0,50 |
| 3 | 0,75 |
| 4 | 10 |
| 5 | 12,5 |
| 10 | 25 |

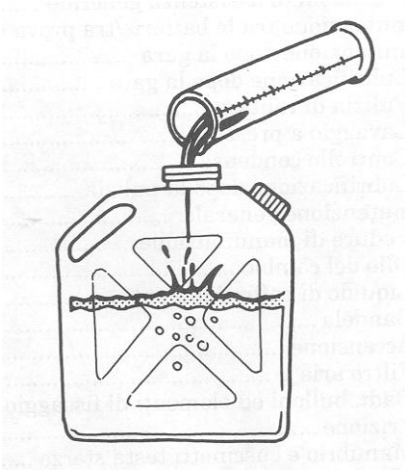


Fig.1

1.1 FUNZIONAMENTO DI BASE

Avviamento motore

AVVERTENZA

- Non accendere mai il motore al chiuso. I gas di scarico contengono monossido di carbonio velenoso che può causare la perdita di coscienza o la morte.
- Il tentativo di avviamento del motore senza il riduttore montato provoca l'esplosione della frizione e può causare lesioni o danni.
- Non avviare mai il motore senza aver prima montato l'elica.
- Il tentativo di avviamento può portare alla rotazione dell'elica e quindi a possibili lesioni.
- Il motore in funzione provoca disturbi elettromagnetici.

Avviamento del motore a freddo:

1. Portare in pressione (tramite la pompa manuale) il circuito della benzina, all'occorrenza aiutarsi premendo il pulsante Fig.2 .
2. Impugnare l'avviamento e tirare delicatamente appena dopo il punto più duro (provare ripetutamente per essere sicuri).
3. Senza accelerare tirare l'impugnatura con energia.
4. In caso di mancato avviamento ripetere l'operazione sempre senza accelerare .
5. Dopo l'avviamento del motore lasciarlo riscaldare per almeno due minuti, aumentare lentamente i giri del motore . Il riscaldamento del motore è estremamente importante per evitare grippaggi a freddo.

Avviamento del motore a caldo:

1. Impugnare l'avviamento e tirare delicatamente appena dopo il punto più duro .
2. Senza accelerare tirare l'impugnatura con energia.

Spegnimento motore

1. Tenere premuto il pulsante di spegnimento del motore fino a che il motore non si ferma completamente.

Rodaggio motore:
Un rodaggio appropriato assicura la più lunga durata e le migliori prestazioni da parte dei componenti del motore dello Snap ego.
(Seguire le stesse procedure anche per un motore ricostruito)

1. Non tenere l'acceleratore nella stessa posizione per più di alcuni secondi. E' preferibile aprire e chiudere l'acceleratore senza salire troppo di quota e forzare il motore.
2. Utilizzare il motore per 10 minuti alla volta e lasciarlo raffreddare.
3. Dopo tre ore d'utilizzo o circa 10 litri di benzina il motore è rodato.
4. Ripetere queste operazioni ogni volta che si sostituiscono i seguenti componenti:

- Pistone
- Cilindro
- Albero e/o cuscinetti di banco

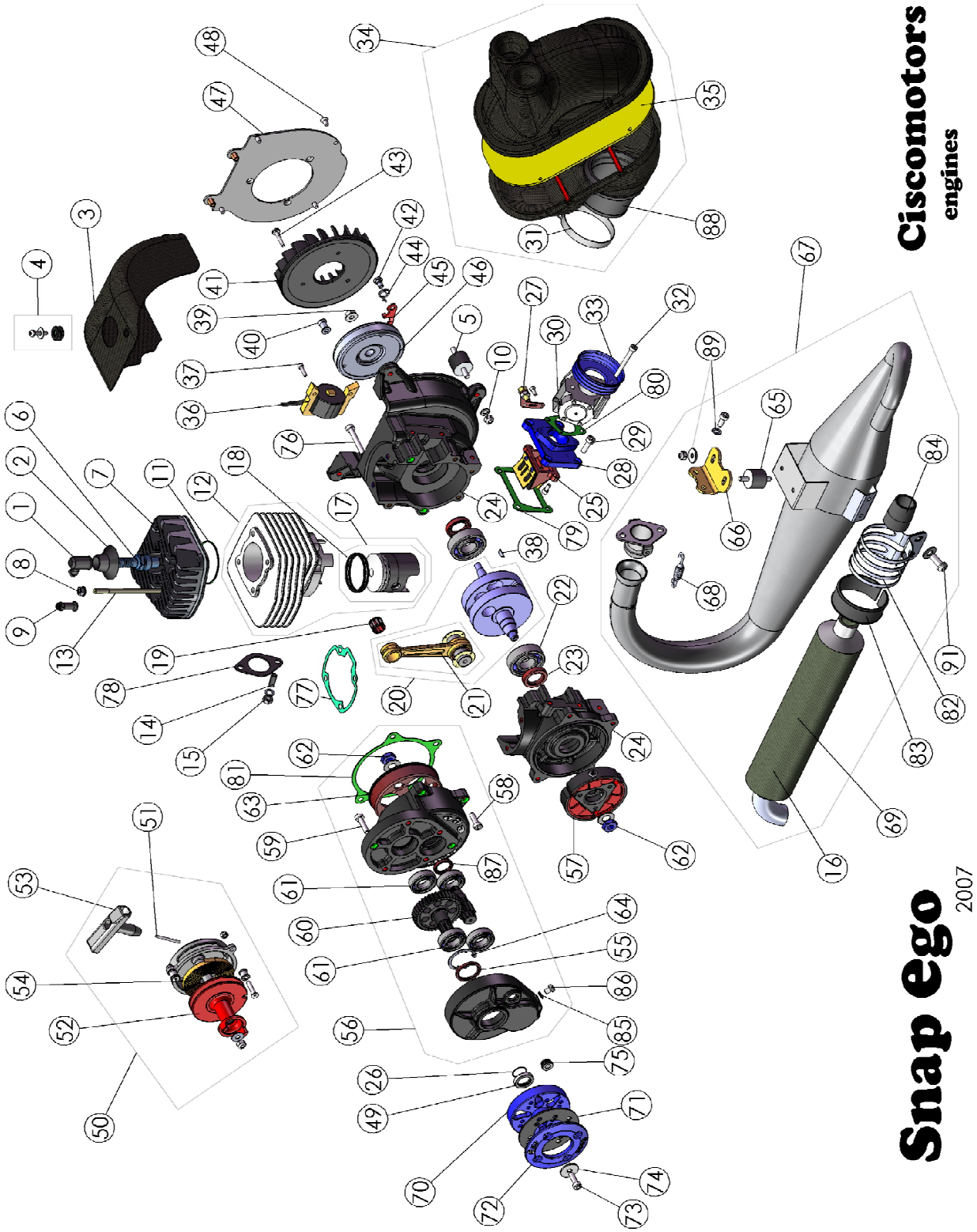
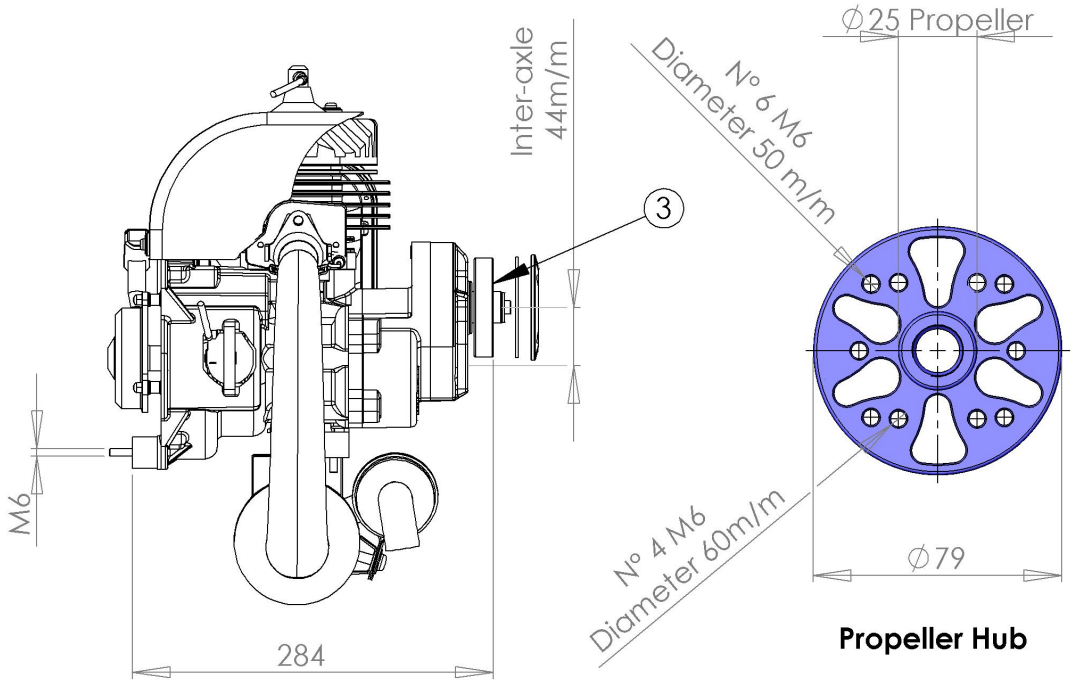


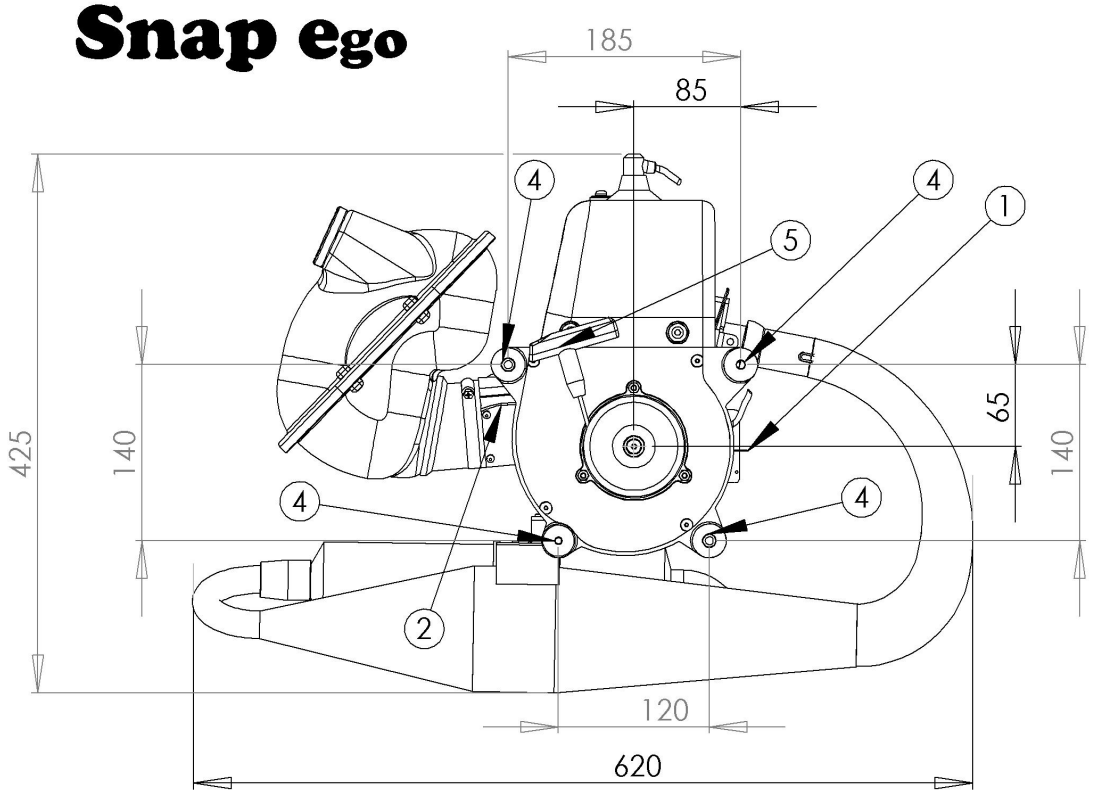

Fig.2

**Ciscomotors**

**Engines**




# Snap ego




1. Filo spegnimento motore
2. Cavo acceleratore
3. Elica
4. Supporti motore
5. Avviamento manuale

ATTENZIONE:Utilizzare antivibranti d'ottima qualità non superiore a 70sh

## 2.2 CARATTERISTICHE TECNICHE

| Motore Snap ego | |
|---|---|
| Tipo | 2 tempi raffreddato ad aria |
| Disposizione cilindro | Monocilindrico verticale |
| Alesaggio | 51mm |
| Corsa | 47mm |
| Cilindrata | 96cc |
| Rapporto di compressione | 11,2 : 1 |
| Potenza max | 12,5 kw (17cv) 8500 giri |
| Coppia max | 14 Nm 8400 giri |
| Lubrificante riduttore | 15ml |
| Sistema elettrico | |
| Accensione | Bobina capacitiva |
| Rotore | Anticipo variabile |
| Candela standard | Ngk BR8HS / B8HS |
| Candela +30° estiva | Ngk BR9HS / B9HS |
| Sistema d'avviamento | Manuale |
| Carburatore | |
| Tipo | Walbro WG8 |
| Walbro* Taratura vite del minimo | 1 giro |
| Trasmissione | |
| Tipo frizione | Centrifuga 3 ceppi |
| Riduzione | Ingranaggi elicoidali |
| Rapporto di riduzione | 1/3,63 |
| Marmitta | |
| Tipo | Espansione a risonanza |
| Silenziatore | Esterno fonoassorbente |
| Supporto motore | |
| Tipo | N.4 antivibranti |

*La carburazione standard
Temperatura 10°c
P 1024 Mb
Umidità 50%
Altitudine (S.L.M.) 50 m

# 3. MANUTENZIONE

## 3.1 INFORMAZIONI D'ASSISTENZA GENERALE

- Indossare guanti e occhiali durante la manutenzione del motore;
- Non eseguire la manutenzione con il motore acceso. Ciò potrebbe causare ferite alle dita o alle mani e alla testa;
- Eseguire la manutenzione su un piano resistente e non direttamente su telaio;
- Al momento del rimontaggio, installare sempre guarnizione, anelli or, anelli elastici dello spinotto del pistone etc nuovi;
- Quando si stringono bulloni dadi o viti iniziare sempre da quelli di diametro maggiore o più interni e stringerli alla coppia specificata seguendo uno schema incrociato;
- Utilizzare parti di ricambio originali Ciscomotors per la manutenzione dello Snap ego;
- Al momento del montaggio, pulire le parti con solvente di pulizia non infiammabile. Lubrificare la superfici di scorrimento, gli anelli or e le tenute prima del montaggio.

AVVERTENZA

La benzina o solventi a basso punto d'ignizione sono estremamente infiammabili o esplosivi e non devono essere mai utilizzati per la pulizia delle parti. Il loro uso potrebbe causare fiamme o esplosioni.

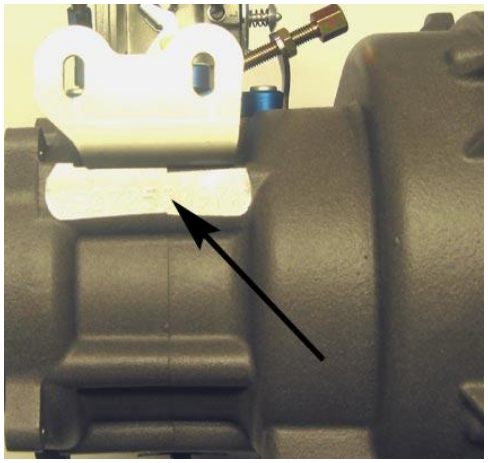
- Dopo il montaggio controllare che tutti le parti siano state reinstallate in modo corretto e che funzionino in modo appropriato.

NOTA:

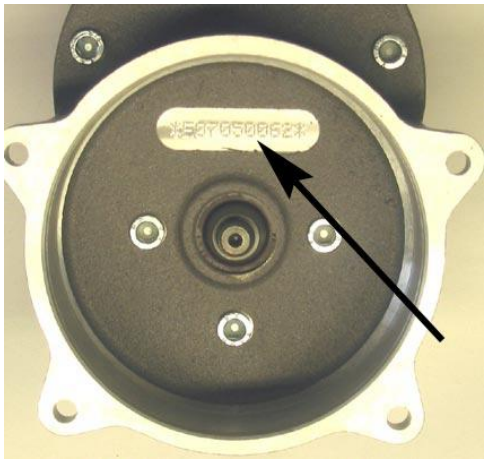
- I dati tecnici sono indicati al capitolo 2.

## 3.2 PULIZIA DI ROUTINE

- Se lo Snap ego fosse solo leggermente sporco pulirlo con strofinacci puliti senza solventi.
- Se lo Snap ego fosse molto sporco pulirlo con detergenti biodegradabili e mai con solventi, lubrificare dove necessario.



Numero motore



Numero riduttore

## 3.3 TEMPI DI MANUTENZIONE

| FREQUENZA | CONTROLLO | SOSTITUZIONE |
|---|---|---|
| Prima e dopo ogni uso | Tutte le viti bloccate correttamente, antivibranti in perfetto stato (senza screpolature), carburazione. | |
| Ogni 100 ore | Decarbonizzazione testa e pulire il filtro aria | Sostituzione lubrificante riduttore |
| Ogni 200 ore | Diametro frizione e campana frizione, lana di vetro del silenziatore. | |
| Ogni 1000 ore | Gruppo termico<br>Biella | Cuscinetti/ Paraolio albero motore |
| Ogni anno | Tutti i componenti di gomma e plastica. | Membrana pompa carburatore, candela |

## 4. RIMESSAGGIO

Un rimessaggio prolungato come per esempio in inverno, richiede determinate misure per ridurre il deterioramento al non utilizzo dello Snap ego. Inoltre le riparazioni e la pulizia necessarie devono essere eseguite prima del rimessaggio del motore altrimenti la necessità di tali riparazioni potrà essere stata dimenticata quando si riutilizza il motore.

# 5. PARTI DI RICAMBIO E ATTREZZATURE

## 5.1 RICAMBI

| | | |
|---|---|---|
| 0000E1.0 | 1 | CAPPUCCIO CANDELA |
| 0000E2.0 | 1 | COLLARE CANDELA |
| 0000E3.0 | 1 | CONVOGLIATORE ARIA CARBONIO |
| 0000E4.0 | 3 | GOMMINO PASSACAVO COMPLETO |
| 0000E5.0 | 4 | ANTIVIBRANTE MOTORE |
| 0000E6.0 | 1 | CANDELA NGK BR8HS |
| 0000E6.1 | OPZ | CANDELA NGK BR9HS |
| 0000E7.0 | 1 | TESTA |
| 0000E8.0 | 3 | DADO TESTA |
| 0000E9.0 | 1 | DADO LUNGO TESTA |
| 000E10.0 | 8 | DADO/ROND. SILENT-BLOCK MOTOR |
| 000E11.0 | 1 | OR TENUTA |
| 000E12.0 | 1 | GRUPPO TERMICO |
| 000E13.0 | 4 | PRIGIONIERO GRUPPO TERMICO |
| 000E14.0 | 2 | PRIGIONIERO SCARICO |
| 000E15.0 | 2 | DADO E RONDELLA SCARICO |
| 000E16.0 | 1 | CARTUCCIA FONOASSORBENTE |
| 000E17.0 | 1 | PISTONE COMPLETO |
| 000E18.0 | 2 | SEGMENTI PISTONE |
| 000E19.0 | 1 | GABBIA PISTONE |
| 000E20.0 | 1 | ALBERO MOTORE |
| 000E21.0 | 1 | BIELLA COMPLETA |
| 000E22.0 | 2 | CUSCINETTO ALBERO MOTORE |
| 000E23.0 | 2 | PARAOLIO ALBERO MOTORE |
| 000E24.0 | 1 | CARTER MOTORE* |
| 000E25.0 | 1 | PACCO LAMELLARE |
| 000E26.0 | 1 | OR DISTANZIALE MOZZO ELICA |
| 000E27.0 | 1 | SUPPORTO ACCELLERATORE |
| 000E28.0 | 1 | COLLETTORE ASPIRAZIONE CARBUR. |
| 000E28.2 | OPZ | COLLETTORE ASPIRAZIONE DELL'ORTO |
| 000E28.0R | OPZ | COLLETTORE IN GOMMA |
| 000E29.0 | 4 | BRUGOLA COLLETTORE |
| 000E30.0 | 1 | CARBURATORE WG8 |
| 000E30.2 | OPZ | CARBURATORE DELL'ORTO |
| 000E31.0 | 1 | FASCETTA FILTRO AIRBOX |
| 000E32.0 | 2 | BRUGOLA FLANGIA CARB. |
| 000E33.0 | 1 | FLANGIA CARBURATORE |
| 000E34.0 | 1 | AIRBOX |
| 000E35.0 | 1 | FILTRO |
| 000E36.0 | 1 | BOBINA ACCENSIONE |
| 000E37.0 | 2 | BRUGOLA BOBINA |
| 000E39.0 | 1 | DADO VOLANO |
| 000E40.0 | 3 | DISTANZIALE VENTOLA |
| 000E41.0 | 1 | VENTOLA RAFFREDDAMENTO |
| 000E42 0 | 1 | DADO CRICCHETTO |
| 000E43.0 | 3 | BRUGOLA VENTOLA |
| 000E44.0 | 2 | MOLLA CRICCHETTO |
| 000E45.0 | 2 | CRICCHETTO |
| 000E46.0 | 1 | VOLANO ACCENSIONE |
| 000E47.0 | 1 | COPERCHIO AVVIATORE |
| 000E48.0 | 4 | BRUGOLA COPERCHIO ACCENSIONE |
| 000E49.0 | 1 | DISTANZIALE MOZZO ELICA |
| 000E50.0 | 1 | AVVIATORE |
| 000E51.0 | 1 | FUNE DIAM.3.5 |
| 000E52.0 | 1 | PULEGGIA INNESTO |
| 000E53.0 | 1 | IMPUGNATURA AVVIAMENTO |
| 000E54.0 | 1 | MOLLA AVVIATORE |
| 000E55.0 | 1 | PARAOLIO CORONA |
| 000E56.0 | 1 | RIDUTTORE COMPLETO* |
| 000E57.1 | 1 | FRIZIONE |
| 000E58.0 | 4 | BRUGOLA CARTER |
| 000E59.0 | 6 | BRUGOLA RIDUTTORE |
| 000E60.0 | 1 | COPPIA INGRANAGGI |
| 000E61.0 | 4 | CUSCINETTO RIDUTTORE |
| 000E62.0 | 1 | DADO E RONDELLA FRIZIONE |
| 000E63.1 | 1 | CAMPANA FRIZIONE |
| 000E64.0 | 1 | SEEGER RIDUTTORE |
| 000E65.0 | 2 | ANTIVIBRANTE MARMITTA |
| 000E66.0 | 1 | SUPPORTO MARMITTA |
| 000E67.0 | 1 | MARMITTA COMPLETA |
| 000E68.0 | 2 | MOLLA MARMITTA |
| 000E69.0 | 1 | SILENZIATORE |
| 000E70.0 | 1 | MOZZO ELICA |
| 000E71.0 | 2 | GOMMA ANTIVIBRANTE ELICA |
| 000E72.0 | 1 | FLANGIA ELICA 4 FORI |
| 000E72.1 | 1 | FLANGIA ELICA 6 FORI |
| 000E73.0 | 1 | BRUGOLA MOZZO |
| 000E74.0 | 1 | RONDELLA MOZZO ELICA |
| 000E75.0 | 1 | SPIA LIVELLO OLIO |
| 000E76.0 | 6 | BRUGOLE CARTER MOTORE |
| 000E77.0 | 1 | GUARNIZIONE CILINDRO |
| 000E78.0 | 1 | GUARNIZIONE SCARICO |
| 000E79.0 | 1 | GUARNIZIONE COLLETTORE ASPIRAZ. |
| 000E80.0 | 1 | GUARNIZIONE CARBURATORE |
| 000E81.0 | 1 | GUARNIZIONE RIDUTTORE |
| 000E82.0 | 1 | FASCETTA SILENZIATORE |
| 000E83.0 | 1 | GOMMA FASCETTA SILENZIATORE |
| 000E84.0 | 1 | GOMMINO ANTISFIATO MARMITTA |
| 000E85.0 | 1 | RONDELLA RAME RIDUTTORE |
| 000E86.0 | 1 | VITE RIDUTTORE |
| 000E87.0 | 1 | PARAOLIO PIGNONE |
| 000E88.0 | 1 | MANICOTTO AIRBOX |
| 000E89.0 | 1 | GRUPPO VITI STAFFA MARMITTA |
| 000E90.0 | 1 | ADATTATORE MOZZO 6 FORI |
| 000E91.0 | 2 | BRUG/ROND FASCETTA SILENZIATORE |
| 100.101 | 1 | KIT RIP. CARB.WALBRO WG8 |
| 100.102 | 1 | KIT MEMBRANE WALBRO WG8 |
| 100.121 | 1 | LUBRIFICANTE RIDUTTORE |
| | | |

## 5.2 ATTREZZATURE

| COD. | | DESCRIZIONE |
|---|---|---|
| | | |
| 10E.200 | | ESTRATTORE FRIZIONE |
| 100.201 | | ESTRATTORE CAMPANA FRIZIONE |
| 100.300 | | BUSSOLA ESAGONALE 17 m/m |
| 100.301 | | BUSSOLA ESAGONALE 11 m/m |
| 100.302 | | BUSSOLA ESAGONALE 10 m/m |
| 100.310 | | BRUGOLA 3 m/m |
| 100.311 | | BRUGOLA 4 m/m |
| 100.312 | | BRUGOLA 5 m/m |
| 100.315 | | CACCIAVITE CARBURAZIONE |
| 100.316 | | CACCIAVITE CROCE |
| 100.320 | | MARTELLO DI RAME |
| 100.321 | | TIRAMOLLE |
| 100.325 | | CHIAVE DINAMOMETRICA |
| 100.330 | | CONTROLLO PRESSIONE CARB |
| | | |

6. SMONTAGGIO/MONTAGGIO

AVVERTENZA

Modifiche al motore o la rimozione di parti originali possono rendere il motore insicuro.

6.1.SMONTAGGIO / MONTAGGIO CARBURATORE

Questa sezione copre la manutenzione del carburatore

- Sostituzione membrana pompa

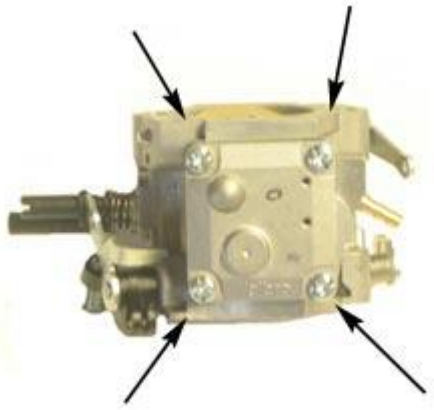


Fig.4

1. Svitare le 4 viti (Fig.4)

2. Estrarre la membrana

3. Pulire il filtro

4. Sostituire la membrana con una nuova (Fig.5)

5. Rimontare il coperchio e stringere le viti alla coppia specificata

COPPIA: 4Nm (0.4 kgf/m)

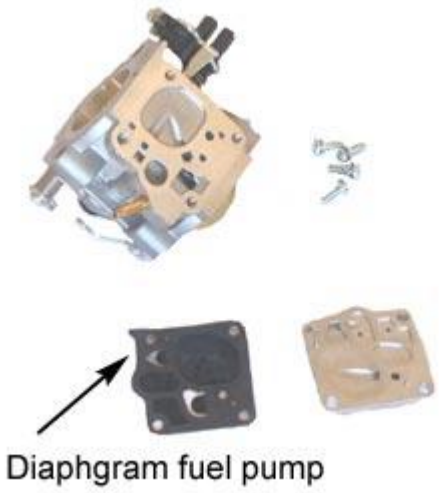



Fig.5

## 6.2 SMONTAGGIO GRUPPO TERMICO

Questa sezione copre la manutenzione del cilindro e del pistone. Quest'operazione non può essere effettuata con il motore montato sul telaio.
Il cilindro possiede un rivestimento di nikasi e non può essere alesato di nuovo. Se fosse danneggiato esso deve essere sostituito. Pulire ben il motore prima dello smontaggio onde evitare l'ingresso di sporco nel motore stesso. Rimuovere qualsiasi residuo di guarnizione dalle superfici di contatto.
Non utilizzare un cacciavite per la rimozione della testa o del cilindro.
Pulire tutte le parti prima di controllarle.
Prima del montaggio, applicare olio per motore due tempi a tutte le superfici scorrevoli.

1. Smontare il motore dal telaio
2. Scollegare il cappuccio della candela
3. Rimuovere la candela
4. Rimuovere le 3 brugole e il convogliatore
5. Rimuovere i due dadi fissaggio marmitta (Fig.6)
6. Togliere le 2 molle (Fig.7)

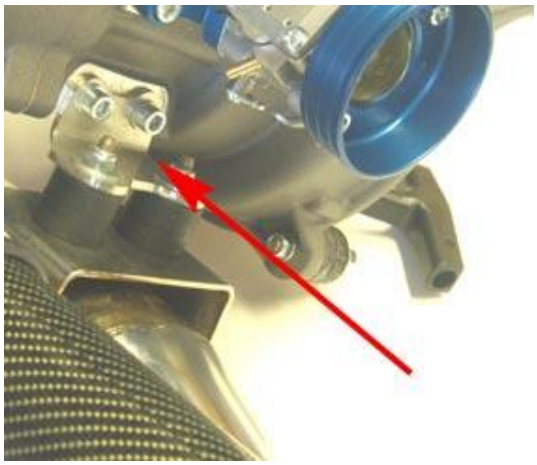


Fig.6

Fig.7

7.Tirare con decisione la marmitta (Fig.8)

* Applicare guarnizione siliconica ad alte temperature.

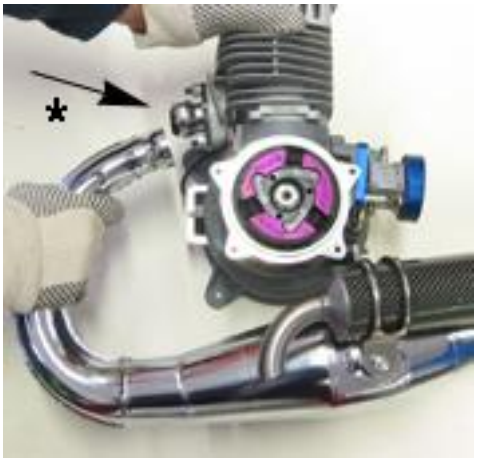


Fig.8

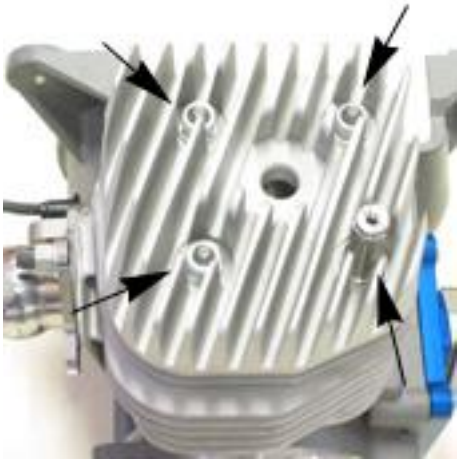


Fig.9

8. Rimuovere i 4 dadi della testa del cilindro, e la testa (Fig.9)

9. Rimuovere la guarnizione o-ring della testa (Fig.10)

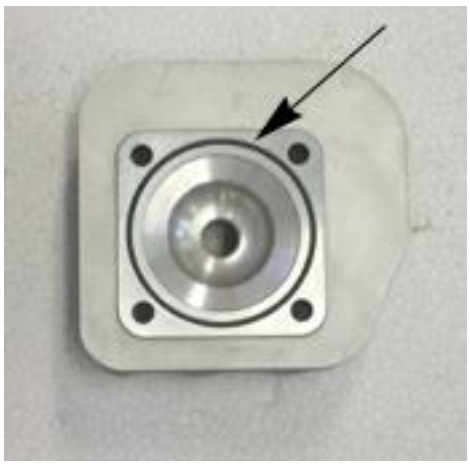


Fig.10

NOTA
Per evitare di deformare la testa del cilindro allentare i dadi di circa ¼ di giro seguendo uno schema incrociato e quindi rimuoverli.

SMONTAGGIO PISTONE

Fig.11

10. Rimuovere gli anelli elastici dello spinotto del pistone utilizzando la pinza apposita (Fig.11)

11. Rimuovere lo spinotto dal pistone con un perno calibrato (Fig. 12)

Fig.12

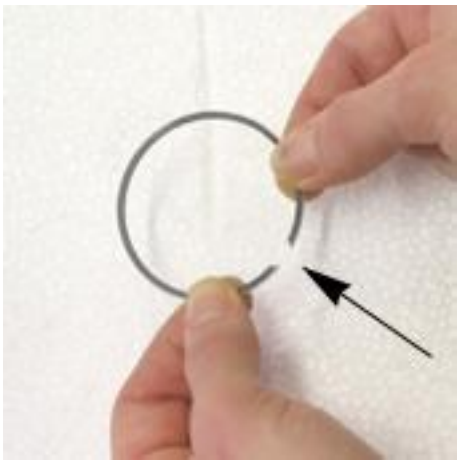


Fig.13

12. Allargare la fascia elastica e rimuoverla sollevandola nel punto opposto alla sua apertura (Fig. 13)

ATTENZIONE:
Fare attenzione a non danneggiare la fascia elastica allargando eccessivamente le sue estremità

Decarbonizzazione

CAMERA DI COMBUSTIONE
Rimuovere i depositi carboniosi dalla camera di combustione. Pulire la superficie d'applicazione della guarnizione di testa da qualsiasi materiale residuo.
ATTENZIONE
Fare attenzione a non graffiare la camera di combustione o la superficie d'applicazione della guarnizione di testa.

CILINDRO
Pulire i depositi carboniosi dall'area della luce di scarico.
ATTENZIONE
Fare attenzione a non danneggiare il foro del cilindro.

MONTAGGIO PISTONE

1. Installare le fasce elastiche come (Fig.14)
2. Lubrificare il cuscinetto del piede di biella e lo spinotto del pistone con olio per motore a 2 tempi pulito.
3. Installare il pistone con il segno rivolto verso lo scarico (Fig.15)
4. Installare lo spinotto del pistone (Fig.12)
5. Installare gli anelli elastici dello spinotto del pistone (Fig.11)

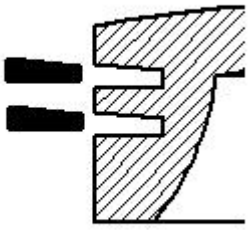


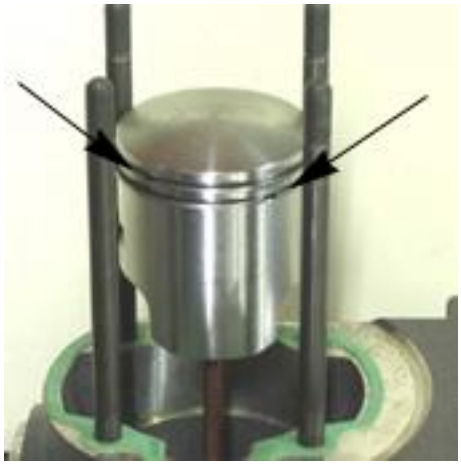
Fig.14

Fig.15

ATTENZIONE
- Utilizzare anelli elastici nuovi. Non riutilizzare quelli vecchi.
- Fare attenzione a non far cadere gli anelli elastici nel carter.

MONTAGGIO CILINDRO

6. Installare la guarnizione del cilindro nuova



7. Allineare le aperture delle fasce elastiche con i perni nelle cave. (Fig.16)

Fig.16

8. Lubrificare il pistone con olio per motore a 2 tempi

9. Inserire il cilindro sopra il pistone tenendo compresse le fasce elastiche (Fig.17)

Fig.17

10. Installare quindi il cilindro sul carter.

MONTAGGIO TESTA

1. Installare la guarnizione OR nuova (Fig. 10)
2. Installare la testa del cilindro e i dadi (Fig. 9), quindi stringere alla coppia specificata.

COPPIA: 12Nm (1,2 kgf/m)

NOTA:

Stringere i dadi della testa del cilindro seguendo uno schema incrociato in 2 o 3 passi

MONTAGGIO MARMITTA

1. Inserire i perni degli antivibranti nel supporto marmitta (Fig. 6)
2. Inserire l'imbocco sferico marmitta sul cilindro (Fig. 8)
3. Installare le molle (Fig. 7)
4. Stringere i 2 dadi autobloccanti alla coppia specificata (Fig. 6)

COPPIA: 10Nm (1 kgf/m)

MONTAGGIO CONVOGLIATORE ARIA DI RAFFREDDAMENTO

1. Posizionare il convogliatore sulla testa
2. Avvitare le 2 brugole carter e poi quella della testa alla coppia specificata

COPPIA: 8Nm (0.8 kgf/m)

MONTAGGIO CANDELA

1. Lubrificare il filetto della candela
2. Avvitare alla coppia specificata

COPPIA: 18Nm (1.8 kgf/m)

3. Installare il cappuccio della candela.

## 6.3 SMONTAGGIO/ MONTAGGIO AVVIATORE

1. Smontare convogliatore vedere capitolo 6.2
2. Svitare 4 viti (Fig.18)
3. Svitare dado (Fig.19)
4. Sfilare la puleggia

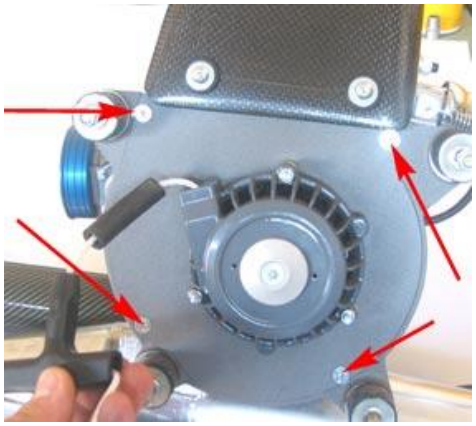


Fig.18

ATTENZIONE
NON SFILARE LA MOLLA (Fig.21)

1. Montare la puleggia e serrare la vite (Fig. 19) alla coppia specificata
   COPPIA: 15Nm (1,5 kgf/m)
2. Inserire l' avviatore all'interno del volano accensione (Fig.20)
3. Serrare le viti (Fig.18) alla coppia specificata
   COPPIA: 6Nm (0.6 kgf/m)

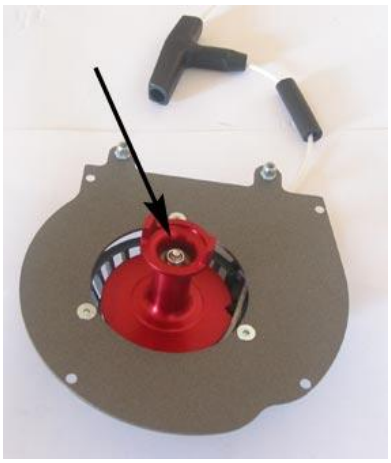


Fig.19

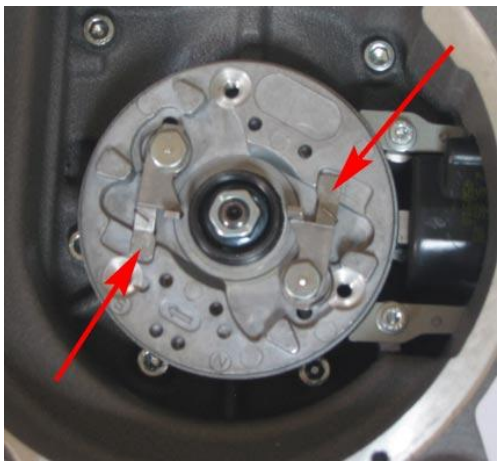


Fig.20

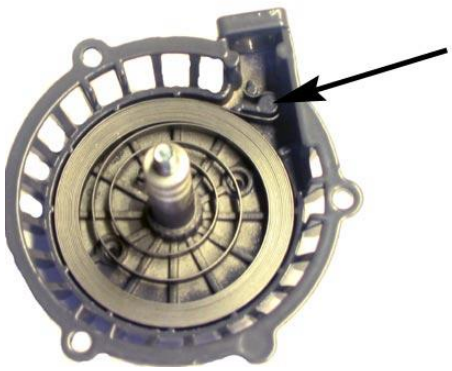


Fig.21

## 6.4 SMONTAGGIO/MONTAGGIO SILENZIATORE

1. Smontare la marmitta vedi capitolo 6.2
2. Svitare le 2 brugole di fissaggio silenziatore (Fig. 22)
3. Togliere i 4 rivetti fig.22-1 forando con punta diam. 4m/m
4. Sfilare la cartuccia interna
5. Pulire tutti i componenti e spazzolare la retina eliminando i depositi carboniosi
6. Sostituire cartuccia fonoassorbente avvolgendola al tubo forato.
7. Montare 4 rivetti nuovi (fig.22-1)
8. Montare il gommino antisfiato
9. Avvitare le 2 brugole (fig. 22) alla coppia specificata

Fig.22

COPPIA: 18Nm (1,8 kgf/m)

ATTENZIONE
Controllare la buona tenuta del gommino antisfiato.

Fig.22-1

## 6.5 SMONTAGGIO / MONTAGGIO DEL FILTRO

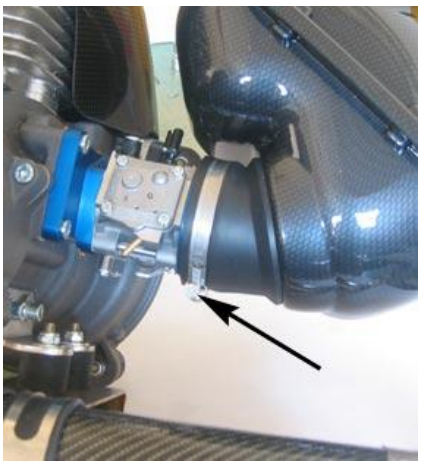


Fig.23

1. Svitare la fascetta filtro (Fig.23)

2. Rimuovere l'airbox dal motore

3. Rimuovere le 4 viti (Fig.24)

4. Rimuovere il filtro (Fig.25)

5. Pulire con detergenti biodegradabili (non utilizzare benzina) e asciugare il filtro.

6. Lubrificare la spugna. (Fig.25)

7. Assemblare tutte le parti

ATTENZIONE
INSTALLARE IL CAVO DI SICUREZZA

Fig.24

Fig.25

- Olio per filtri spugnosi, aiuta a prevenire il contatto con sabbia e polvere ed è idrorepellente senza impedire la respirazione del motore. Applicare solo sul filtro asciutto e pulito. Assicurarsi che il filtro sia completamente impregnato. Lasciare asciugare prima di rimontare il filtro. (Fig.25)

## 6.6 MONTAGGIO/SMONTAGGIO MOZZO ELICA

1. Svitare la brugola (Fig.26)

2. Sfilare il mozzo elica dal riduttore. (Fig.27)

Fig.26

1. Riposizionare il mozzo nell'innesto rapido DIN 5482 15x12 Z9 (Fig.27)

2. Avvitare la brugola con rondella in dotazione alla coppia specificata

COPPIA: 12Nm (1,2 kgf/m)

Fig.27

## 6.7 MONTAGGIO SMONTAGGIO BOBINA

### SMONTAGGIO BOBINA

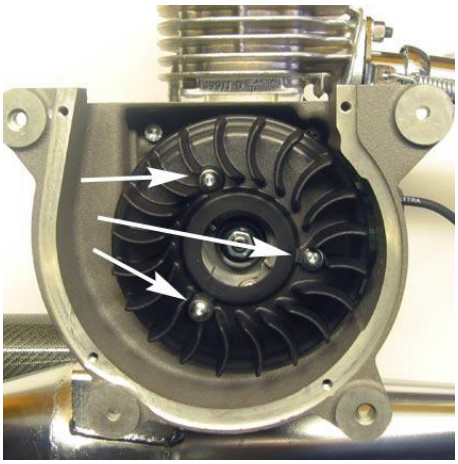


Fig.28

1. Smontare il motore dal telaio

2. Svitare le 4 brugole coperchio accensione (Fig. 18 / pag. 20)

3. Svitare le 3 brugole della ventola accensione (Fig.28)

4. Svitare le 2 brugole della bobina (Fig.29)

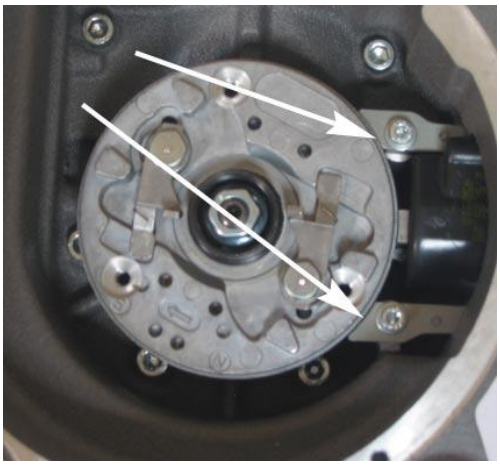


Fig.29

MONTAGGIO BOBINA

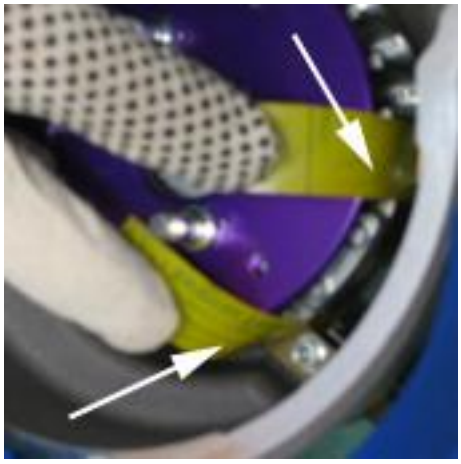


Fig.30

1. Inserire la bobina nella sede

2. Avvitare le 2 brugole (Fig.29)

3.Inserire un distanziale di materiale plastico spessore 0,25/0,3mm tra i magneti volano accensione ed il ferro bobina (Fig.30)

4. Serrare le brugole alla coppia specificata

COPPIA: 12Nm (1,2 kgf/m)

5. Montare la ventola di raffreddamento serrando le 3 brugole, utilizzando agenti di bloccaggio alla coppia specificata

COPPIA: 12Nm (1,2 kgf/m

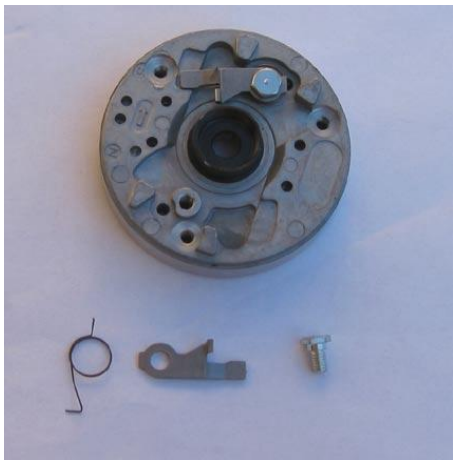


Fig31

6. Montare il coperchio accensione (vedi capitolo 6.3)

ATTENZIONE: In caso di smontaggio delle viti del cricchetto utilizzare agente di bloccaggio durante il montaggio facendo attenzione a non bloccare i cricchetti. (Fig.31).

## 6.8 MONTAGGIO SMONTAGGIO RIDUTTORE

1. Smontare il mozzo frizione di capitolo 6.6
2. Smontare il riduttore dal motore e svitare le 4 brugole di fissaggio
3. Svitare la vite dalla campana frizione (Fig.32) con avvitatore ad aria.
4. Togliere la campana frizione con l'estrattore indicato (Art.100.201 Two-Jaws pullers)
5. Svitare le 6 brugole del riduttore
6. Avvitare 2 brugole lunghe nella posizione (Fig.33) picchiettare delicatamente.
7. Per smontare il cuscinetto riduttore utilizzare aria calda a 150° (Phon)
8. Pulire il tutto e utilizzare una guarnizione al silicone sui piani
9. Montare i 2 carter nella posizione corretta con le spine di centraggio

ATTENZIONE: Utilizzare una pressa manuale per mettere assieme il carter riduttore

10. Avvitare le 6 brugole alla coppia specificata
    - COPPIA: 12Nm (1,2 kgf/m)

11. Inserire nel foro indicato (Fig.34) con una siringa 15 ml. di olio*.
12. Avvitare il tappo alla coppia specificata
    - COPPIA : 12Nm (1.2 kgf/m)

13. Montare la campana frizione avvitando il dado con agente di bloccaggio alla coppia specificata

    - COPPIA: 300Nm (30 kgf/m)

*Tipo di olio:
BP Energear EP SAE 80W-90 (minerale)
BP Energear SGX SAE 75W-90 (sintetico)
Castrol EP 80W-90 (minerale)
Castrol TAF-X 75W90 (s)

Fig.32

Fig. 33

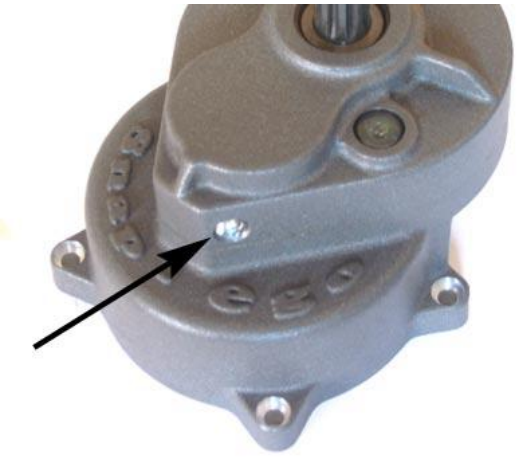


Fig. 34

## 7. REGOLAZIONE CARBURAZIONE

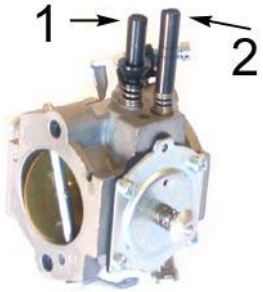



Fig.35

1. Regolazione regime minimo motore

2. Regolazione benzina/aria minimo

Regolazioni standard.
In caso di problemi legati all'errata taratura del carburatore, riportare la stessa ai livelli originali.
Vite regolazione minimo svitare 1 giro da tutto chiuso. (Fig.35 punto 2)

ATTENZIONE
Non cambiare la posizione della leva (Fig.36) per non causare riempimento di benzina nel motore.

Fig.36

Attenzione la procedura di carburazione va sempre effettuata a motore caldo.

Eseguire in sequenza le operazioni sottostanti:

1. Regolare la vite del min. a 1 giro dal tutto chiuso; (Fig.35 punto 2)
2. Riempire il circuito d'alimentazione con l'apposita pompetta;
3. Avviare il motore senza accelerare (il motore deve avviarsi);
4. Ridurre i fori di passaggio aria del filtro airbox con una mano, per tenere la carburazione grassa per alcuni secondi;
5. Scaldare il motore per 4 o 5 minuti al regime di rotazione di 3000giri;
6. Regolare la vite del getto minimo, mettere il motore a 5000 giri, avvitare o svitare la vite fino a quando il motore gira pulito e non borbotta;
7. Lasciare al minimo per alcuni secondi, riaccelerare bruscamente, adesso il motore deve accelerare rapidamente senza borbottare o venire meno.
8. Regolare la rotazione del motore al minimo di 2000 - 2200 giri. (Fig.35 punto 1)

Quando ben regolato il carburatore non necessita d'ulteriori regolazioni, salvo nel caso in cui si verifichi un cambiamento d'altitudine (1000 metri ).

8. DIAGNOSTICA

1. Il motore non parte o è duro da avviare

| CONTROLLI | CAUSA PROBABILE | SOLUZIONI |
|---|---|---|
| Controllare se il carburante raggiunge il carburatore | Serbatoio vuoto | Riempirlo |
| | Tubo o filtro carburante intasati | Sostituire o pulire |
| | Membrana pompa carburatore rotta | Sostituire la membrana (Fig. 5 / pag. 13) |
| Controllo elettrico | Interruttore spegnimento su ON | Spostarlo sull'OFF |
| | Candela difettosa | Sostituire |
| | Bobina difettosa | Sostituire |

2. Al motore manca potenza

| CONTROLLI | CAUSA PROBABILE | SOLUZIONI |
|---|---|---|
| Controllo carburazione | Carburazione passaggio troppo magra | Svitare la vite (Fig. 35 punto 2) |
| | Carburazione passaggio troppo grassa | Avvitare la vite (Fig. 35 punto 2) |
| | Tubo o filtro carburante intasati | Sostituire o pulire |
| | Membrana carburatore rotta | Sostituire la membrana (Fig.27) |

3. Il motore vibra eccessivamente

| CONTROLLI | CAUSA PROBABILE | SOLUZIONI |
|---|---|---|
| Antivibranti supporto motore | Eccessiva usura, gomma invecchiata | Sostituzione (Max 70 Sh) |
| | Elica sbilanciata | Bilanciare o sostituire |

9. VALORI DI COPPIA MOTORE

| VOCE | Diametro x passo filetto | Coppia gf*m |
|---|---|---|
| Brugola mozzo elica | M 6 x 1,0 | 1.2 |
| Candela | M 14 x 1,25 | 1,8 |
| Brugola convogliatore | M 5 x 0.8 | 0,6 |
| Brugola carter avviatore | M 5 x 0,8 | 0,6 |
| Dado testa cilindro | M 6 x 1,0 | 1,2 |
| Brugola riduttore/motore | M 6 x 1,0 | 1,2 |
| Brugola carter riduttore | M 6 x 1,0 | 1,2 |
| *Dado campana frizione | M 10 x 1.25 | 3,8 |
| *Dado frizione | M 10 x 1.25 | 3,8 |
| Tutti i dadi | M 6 x 1,0 | 0,9 |
| *Dado accensione | M 8 x 1.25 | 3 |

* Applicare agenti di bloccaggio